



MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORU MIEJSKIEGO

MARZEC 2025

100 LAT ZAJEZDNI PRAGA

CHCESZ ZACHOWAĆ ZNIŻKI?



Sprawdź ważność Karty warszawiaka na stronie sprawdzkarte.wtp.waw.pl lub w każdym biletomacie i przedłuż e-hologram.

E-hologram możesz przedłużyć:

- w biletomacie
- w POP-ie
- w e-POP-ie



Warszawski Transport Publiczny



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Małgorzata Szajkowska

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy

100 lat to piękny wiek. I jeśli jeszcze w dobrym zdrowiu i ciągłym ruchu, to nic tylko gratulować i życzyć kolejnej setki. I takie właśnie życzenia składamy zajezdni tramwajowej na Pradze, na ulicy Kawęczyńskiej. Budowle zajezdni wpisały się w praski krajobraz i dziś trudno sobie wyobrazić ten rejon Warszawy bez ich charakterystycznego wyglądu, pozornej plątaniny torów i sieci trakcyjnej (pozornej, bo przecież tory, rozjazdy, sieć są ułożone w zaplanowanych miejscach tak aby umożliwiały ruch składów wewnątrz zajezdni i wyjazdy „na miasto"), wjazdów i wyjazdów tramwajów. Zajezdnia nie została całkowicie zburzona przez niemieckich okupantów w czasie drugiej wojny światowej, możliwa była jej odbudowa i dziś można w niej oglądać wiele pamiątek z przeszłości. Tramwaje Warszawskie łączą klamrą przeszłość i teraźniejszość – kilka tygodni temu ruszyła najmłodsza zajezdnia tramwajowa, na Annopolu. W tym numerze poświęcamy remizie na ulicy Kawęczyńskiej (tak dawniej mówiono o zajezdniach) sporo miejsca – opisujemy jej historię oraz w obszernym fotoreportażu pokazujemy jak wygląda „od środka".

Jeszcze jedną rocznicę obchodzimy w marcu – 10 lat temu pociągi pojechały pierwszym odcinkiem drugiej linii metra. I o tym skromnym dziesięcioleciu fotograficznie także przypominamy.

Na ten rok Tramwaje Warszawskie zaplanowały sporo remontów torowisk. Po zmodernizowanych torach tramwaje będą kursowały szybciej ale najpierw trzeba się liczyć ze zmianami tras, objazdami i utrudnieniami w ruchu drogowym. Pierwszy duży remont już się rozpoczął – w al. Jana Pawła II. I o tych pracach też piszemy w tym numerze.

Życzymy przyjemnej lektury

Podziemny parking w Śródmieściu

W piątek 21 marca otwarty został parking pod placem Powstańców Warszawy. Przez pierwsze dwa tygodnie parkowanie będzie bezpłatne.

Od piątku 21 marca dostępnych jest 420 miejsc parkingowych na nowoczesnym, czterokondygnacyjnym parkingu pod placem Powstańców Warszawy. Parking pod placem Powstańców Warszawy powstał w formule koncesji, która jest rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariusz, spółka IMMO Park Warszawa, w całości sfinansowała koszty inwestycji – szacowane na ok. 85 mln zł – i będzie eksploatować parking przez 36 lat. Po tym czasie obiekt zostanie przekazany w zarządzanie miastu.

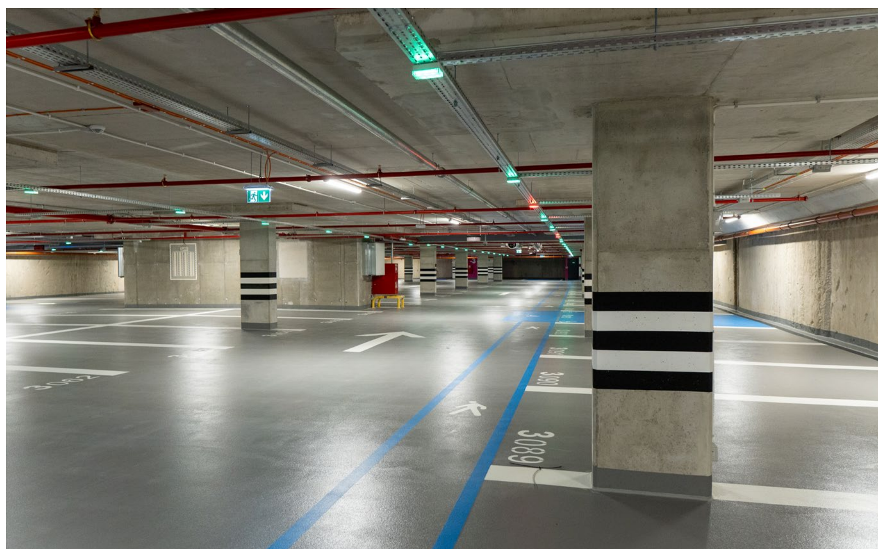
Przez pierwsze dwa tygodnie, do 4 kwietnia włącznie, będzie można parkować bezpłatnie. Od 5 kwietnia rozpocznie się pobieranie opłat za postój w podstawowych stawkach: 7,50 zł/godz., 65 zł za postój powyżej 8 godzin w godzinach 8-19 oraz 90 zł za postój 24-godzinny. Osoby zainteresowane nabyciem abonamentów miesięcznych mogą się kontaktować pod adresem warszawa@immo-park.pl.

Osoby mieszkające w promieniu 300 metrów od obiektu mogą kupić abonament mieszkańca w niższej o 15 proc. cenie. Obowiązują tu zasady analogiczne jak przy Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego: do jednego adresu może być przypisany jeden pojazd, trzeba też przedłożyć zaświadczenie o zameldowaniu.

Kierowcy łatwo wjadą na parking na placu Powstańców Warszawy jezdnią przed dawną salą operacyjną Narodowego Banku Polskiego. Są tu teraz dwa kierunki ruchu – dwa pasy do Świętokrzyskiej i jeden w drugą stronę, prowadzący do parkingu i dalej do ulicy W. Górskiego. Wjechać można tu z obu stron ulicy Świętokrzyskiej i z Mazowieckiej. Na tej ostatniej również zostały wprowadzone dwa kierunki ruchu. Jadący od ulicy Królewskiej, na skrzyżowaniu ze Świętokrzyską, mogą pojechać prosto na Plac Powstańców Warszawy i na parking lub skręcić w prawo, w stronę Marszałkowskiej.

Z myślą o wygodzie kierowców wybierających nowy parking na skrzyżowaniu ulic Świętokrzyskiej z Mazowiecką i placem Powstańców Warszawy zmieniła się nie tylko sygnalizacja świetlna, ale też układ pasów na jezdni. Jadący od Nowego Światu zyskali wydzielony pas do skrętu w lewo na Plac Powstańców Warszawy. Z kolei po drugiej stronie skrzyżowania wydłużony został pas do skrętu w lewo w ulicę Mazowiecką. Z placu do ulicy Świętokrzyskiej prowadzą dwa pasy - lewy umożliwia skręt w kierunku ulicy Marszałkowskiej, a z prawego kierowcy pojadą w stronę Nowego Światu lub prosto w Mazowiecką.

Od soboty 22 marca autobusy linii 107 wróciły na swoją trasę przez Plac Powstańców Warszawy.



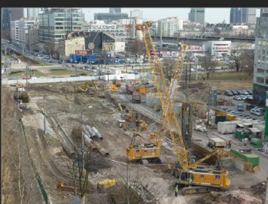
10 lat II linii metra warszawskiego

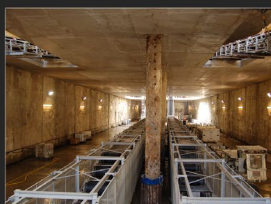
Dziesięć lat temu, 8 marca 2015 roku, otwarto centralny odcinek II linii metra, z siedmioma stacjami – Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat Uniwersytet, Centrum Nauki Kopernik, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński.

Tego dnia przejazd był bezpłatny. W ciągu pierwszego roku jego funkcjonowania przejechało nim 35 mln pasażerów.

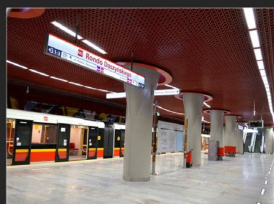
Odcinek od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Dworzec Wileński pociąg pokonuje w 11 minut. Łączy dwa brzegi pod jej dnem Wisły tunelami o długości 920 m (tunel północny) oraz 935 m (tunel południowy). Całkowita długość odcinka centralnego linii M2 to ok. 6,3 kilometra. Najpopularniejszymi stacjami odcinka centralnego są Dworzec Wileński, Świętokrzyska, Rondo ONZ i Rondo Daszyńskiego.

RONDO DASZYŃSKIEGO


2011


2012


2013



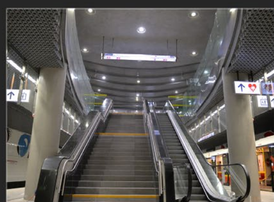
2014

RONDO ONZ

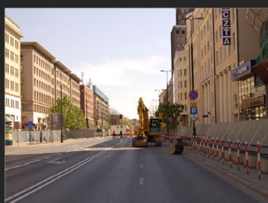

2011


2012

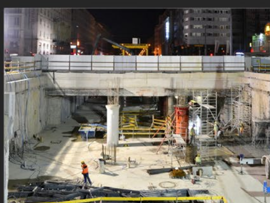

2013

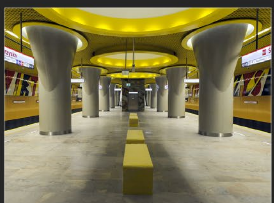

2014

ŚWIĘTOKRZYSKA


2011


2012

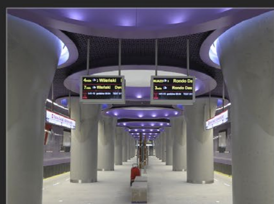

2013


2014

NOWY ŚWIAT - UNIWERSYTET

14 15 16



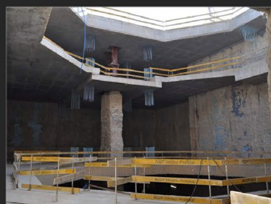



2011 2012 2013 2014

CENTRUM NAUKI KOPERNIK

14 15 16



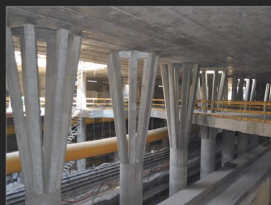
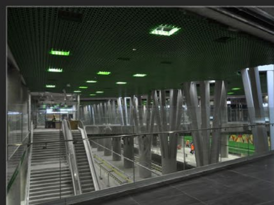



2011 2012 2013 2014

STADION NARODOWY

14 15 16



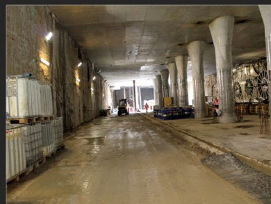
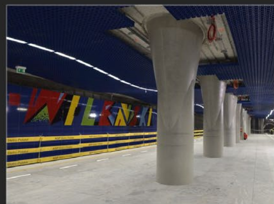



2011 2012 2013 2014

DWORZEC WILEŃSKI

14 15 16



2011 2012 2013 2014

Dwa miliony pasażerów w tramwaju na ulicy M. Kasprzaka

Dokładnie od roku tramwaje jeżdżą po nowym, ponad dwukilometrowym odcinku torowiska na ulicy M. Kasprzaka – między Skierniewicką a Wolską. Oddany wówczas fragment sieci spełnia swoje zadanie i cieszy się dużym zainteresowaniem pasażerów. W tym czasie do tramwajów wsiadło – na trzech nowych przystankach – blisko 2 mln pasażerów.

– Konsekwentnie inwestujemy w rozwój Warszawskiego Transportu Publicznego – ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego, który jest nie tylko ekologiczny, ale także mieszkanki i mieszkańcy coraz chętniej go wybierają. Tylko w 2024 roku z pojazdów WTP w metropolii warszawskiej skorzystało ponad 956 mln pasażerów. To więcej o ok. pół miliona osób niż rok wcześniej. A tramwaj to drugi, po autobusie, najchętniej wybierany przez podróżnych środek transportu publicznego – mówi Rafał Trzaskowski. – Frekwencja na nowych trasach na Kasprzaka, Gagarina i do Miasteczka Wilanów oraz wysokie oceny, jakimi cieszy się Warszawski Transport Publiczny są najlepszym potwierdzeniem tego, że warto go rozwijać. Ale na tym nie poprzestajemy! Powstają nowe torowiska do Dworca Zachodniego, na Rakowieckiej czy do pętli Stegny – dodaje prezydent Warszawy.

Nowa trasa tramwajowa na ulicy M. Kasprzaka obsługuje rozbudowujące się osiedla na Odolanach. Dzięki niej pasażerowie mają szybki dojazd do stacji metra Rondo Daszyńskiego i zlokalizowanego wokół niej zagłębia biurowego. Oddana w marcu 2024 roku trasa umożliwia także dogodne przesiadki do i z autobusów oraz pociągów kursujących tzw. linią obwodową.

Torowisko w wykopie

Umowę na budowę nowej trasy Tramwaje Warszawskie podpisały z firmą Strabag pod koniec października 2021 roku – obejmowała ona nie tylko budowę nowego odcinka torów na ulicy M. Kasprzaka, ale także przebudowę istniejących przyległych odcinków na Wolskiej i M. Kasprzaka oraz modyfikację układu drogowego, chodników i dróg rowerowych. Łączna długość nowobudowanych i przebudowanych torowisk to około 3,5 km.

Inwestycja przebiegała bez większych problemów – pierwsze tramwaje zabrały pasażerów we wczesnych godzinach porannych 5 marca 2024 roku. Nowe torowisko zaprojektowano w pasie dzielącym jezdnie ulicy M. Kasprzaka. Uruchomiono trzy zupełnie nowe przystanki tramwajowe: Szpital Wolski przy Płockiej, PKP Kasprzaka (Wola) przy przystanku kolejowym



Fot. UM Warszawa

Warszawa Wola i al. Prymasa Tysiąclecia, a także Ordona-WSA przy J. K. Ordona. Przebudowany został układ komunikacyjny na skrzyżowaniu ulic M. Kasprzaka, Wolskiej i Redutowej. Nowe torowisko schodzi do wykopu zajmowanego niegdyś przez jedną z jezdni ulicy M. Kasprzaka – w tym miejscu łączy się z dotychczasową trasą wzdłuż Wolskiej i Połczyńskiej. Dzięki temu tramwaje pokonują skrzyżowanie bezkolizyjnie. Do tego na części trasy wprowadzono podniesioną prędkość do 60 km/h.

Nie tylko rozchodnik

Nowa inwestycja to także zieleń. Torowiska tradycyjnie zostały pokryte rozchodnikiem, pojawiły się też dodatkowe drzewa w rejonie parku Powstańców Warszawy. Uzupełnione zostały też szpalery drzew na ulicy M. Kasprzaka i Wolskiej. Do tego wykonano nasadzenia krzewów, traw ozdobnych i bylin.



Fot. UM Warszawa

Obecnie na ulicy M. Kasprzaka kursują tramwaje dwóch linii: 10 – łączącej Wyścigi z pętlą Os. Górczewska; oraz 11 – łączącej Sielce z Cm. Wolskim, a w godzinach szczytu z Nowym Bemowem. W sumie to ok. 220 kursów w ciągu doby w jednym kierunku, czyli łącznie 440 odjazdów. Tramwaje pokonują nowy odcinek torów w pięć minut, a dojazd z Reduty Wolskiej do Ronda R. Dmowskiego zajmuje rozkładowo osiem minut.

W godzinach szczytu tramwaje podjeżdżają na nowe przystanki co ok. 3-5 minut i przez rok skorzystało z nich niemal 1,9 mln pasażerów. Zdecydowanie popularniejszym tramwajem jest „jedenastka" – do tramwajów tej linii na jednym z trzech nowych przystanków wsiadło ponad 1,5 mln osób. Najpopularniejszym przystankiem natomiast jest PKP Wola (Kasprzaka), na którym wsiadło do tramwajów linii 10 i 11 ponad 800 tys. podróżnych (ok. 660 tys. do „11-tki" i ok. 151 tys. do „10-tki"). Ten przystanek jest węzłem przesiadkowym – w pobliżu zatrzymują się autobusy dziewięciu linii a na przystanku kolejowym Warszawa Wola pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich.

Nowe linie tramwajowe

Zeszły rok był rekordowy pod względem inwestycji tramwajowych w stolicy. Oddano ponad 10 km nowych torowisk: to nie tylko na ulicy M. Kasprzaka, ale także trasy na Sielce oraz do Miasteczka Wilanów. Uruchomiono też nową zajezdnię tramwajową na Annopolu. W toku są kolejne inwestycje – trwa budowa trzech kolejnych odcinków torowiska: wzdłuż ulicy św. Bonifacego do pętli Stegny, wzdłuż Rakowieckiej między Puławską a al. Niepodległości, a także na Bitwy Warszawskiej 1920 r. do podziemnego przystanku przy Dworcu Zachodnim. Kolejne trasy znajdują się w projektowaniu.

Dwa nowe parkingi Parkuj i Jedź

Dwa kolejne parkingi P+R, na łącznie ponad 600 miejsc dla samochodów, powstaną wkrótce w Warszawie – w Rembertowie w pobliżu stacji kolejowej i na Bródnie przy stacji metra. Inwestycje dostaną dofinansowanie unijne w wysokości niemal 40 mln zł.

Oba parkingi znacznie ułatwią korzystanie z transportu szynowego – z drugiej linii metra (Bródno) oraz z kolei aglomeracyjnej czyli linii siedleckiej (Rembertów). Osoby, które chcą dojechać samochodem lub rowerem do tych środków transportu, będą mogły pozostawić własny pojazd w wygodnym i bezpiecznym miejscu.

– Konsekwentnie rozbudowujemy sieć parkingów P+R, aby zapewnić mieszkańcom Warszawy i stołecznej aglomeracji wygodny dojazd środkami komunikacji miejskiej do miejsc pracy. W ten sposób stawiamy nie tylko na rozwój zrównoważonej mobilności, ale również na ekologię – mówi Rafał Trzaskowski. – Budowa kolejnych parkingów przesiadkowych nie byłaby jednak możliwa bez wsparcia funduszami unijnymi. Tylko pod koniec ub.r. otrzymaliśmy z Unii Europejskiej ponad 2 mld zł na rozwój transportu publicznego i ponad 400 mln zł na zieloną transformację miasta – dodaje prezydent Warszawy.

Dziś warszawska sieć parkingów Parkuj i Jedź to 17 obiektów. Jest na nich blisko 4,8 tys. miejsc parkingowych dla samochodów (w tym ponad 200 dla osób z niepełnosprawnościami) oraz prawie 1000 dla rowerów. Na parkingach funkcjonuje także 38 stanowisk do ładowania pojazdów elektrycznych.

W Rembertowie do kolei

Parking w Rembertowie będzie obiektem naziemnym, ulokowanym przy ulicy Cyrulików – na terenie, gdzie już dziś działa miejski, bezpłatny, otwarty i niedozorowany parking oraz na miejskiej działce wzdłuż ulicy, po jej północnej stronie. Wjazd zaplanowano właśnie od ulicy Cyrulików, z możliwością wyznaczenia wjazdu również z drogi lokalnej po drugiej stronie terenu, po wybudowaniu jej przez dzielnicę.

Rembertowski parking pomieści 141 miejsc parkingowych, w tym dla osób z niepełnosprawnościami (6 miejsc) oraz przeznaczonych do ładowania pojazdów elektrycznych (4 miejsca), a także ok. 40 zadaszonych miejsc rowerowych ze stanowiskami do ładowania rowerów elektrycznych i prostych napraw jednośladów. Podobnie jak na innych P+R, zastosowane zostaną przyjazne dla środowiska rozwiązania – przepuszczalna nawierzchnia ciągów pieszych i miejsc postojowych, zbiorniki retencyjne dla wód opadowych, instalacja



Fot. UM Warszawa

fotowoltaiczna z magazynami energii. W planach są również nasadzenia zieleni.

Na Bródnie do metra

Przy ostatniej stacji na wschodnim krańcu drugiej linii metra, czyli Bródnie, stanie natomiast parking piętrowy. Budowla znajdzie się w miejscu wskazanym przez obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego czyli u zbiegu ulic Rembielińskiej i Kondratowicza – w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania. Koncepcja zakłada powstanie dwóch garaży połączonych podziemnym łącznikiem, na ok. 475 miejsc postojowych dla samochodów i 116 miejsc do parkowania dla rowerów.

Parking P+R Bródno będzie przyjazny dla środowiska naturalnego. Na części zadaszenia obu budynków, wchodzących w skład parkingu, planowane jest zasadzenie roślin. Na dachu budynku A zamontowane będą panele fotowoltaiczne, a na budynku B powstanie strefa odpoczynku dla mieszkańców.

Parking został tak zaprojektowany, aby w jego sąsiedztwie pozostało miejsce na bazar, o co zabiegali mieszkańcy. Określenie sposobu i zakresu funkcjonowania handlu w tym miejscu będzie należało do władz dzielnicy oraz kupców.

Coraz bliżej do budowy

Przygotowania do budowy parkingów już trwają. Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy czeka do marca na oferty firm zainteresowanych przygotowaniem dokumentacji potrzebnej do budowy P+R Bródno. Wybrany oferent wykona projekty budowlane, uzyska wszystkie wymagane prawem decyzje, opinie, uzgodnienia i zezwolenia (w tym pozwolenie na budowę). Opracuje też projekty techniczne i materiały przetargowe potrzebne w postępowaniu na wybór wykonawcy robót budowlanych a także, już w trakcie budowy, pełnić będzie tzw. nadzór autorski. Następnym krokiem będzie ogłoszenie przetargu i wybór wykonawcy parkingu. ZTM planuje, że pod koniec 2027 roku parking będzie gotowy.

W przypadku parkingu w Rembertowie, ścieżka postępowania będzie inna – w tym roku ogłoszony zostanie przetarg w formule „zaprojektuj i buduj", czyli wybrany w nim wykonawca najpierw zaprojektuje i uzyska wszystkie niezbędne decyzje i zezwolenia a następnie wybuduje parking. Według założonego harmonogramu, P+R Rembertów zacznie działać w 2027 roku.

Inwestycja z unijnym wsparciem

Budowa parkingów przesiadkowych w Rembertowie i na Targówku została zgłoszona – jako już szósty etap rozwoju sieci P+R w Warszawie – do dofinansowania w ramach naboru działania 3.2 „Mobilność miejska w ZIT", typ projektu: „Budowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego" Funduszy Europejskich dla Mazowsza 2021-2027 w zakresie Regionu Warszawskiego Stołecznego. Warszawski wniosek został oceniony bardzo wysoko i decyzją zarządu województwa mazowieckiego otrzyma dofinansowanie 39,6 mln zł. To ok. 40 proc. kosztów całego przedsięwzięcia. Reszta będzie pochodziła z miejskiego budżetu.


Fundusze Europejskie dla Mazowsza

Rzeczpospolita Polska
Dofinansowane przez Unię Europejską

Mazowsze. serce Polski



Fot. UM Warszawa

Następna stacja: Lazurowa

Wiosenna pogoda sprzyja pracom na bemowskim odcinku drugiej linii metra. Przybywa torów na przyszłej stacji techniczno-postojowej Mory, trwają też prace wykończeniowe w kolejnych budynkach. Świetne tempo mają również obie tarcze TBM, które „przewierciły się" do stacji Lazurowa.

Stacja Techniczno-Postojowa, która powstaje na zachodnim końcu drugiej linii metra z każdym dniem coraz bardziej przypomina to, co dotychczas można było oglądać na wizualizacjach. Stoją już wszystkie budynki, między innymi ten z pomieszczeniami biurowymi, do którego wprowadzą się pracownicy Metra Warszawskiego z różnych działów. Widać kształty przyszłych pomieszczeń – kładziona jest posadzka, malowane są ściany.

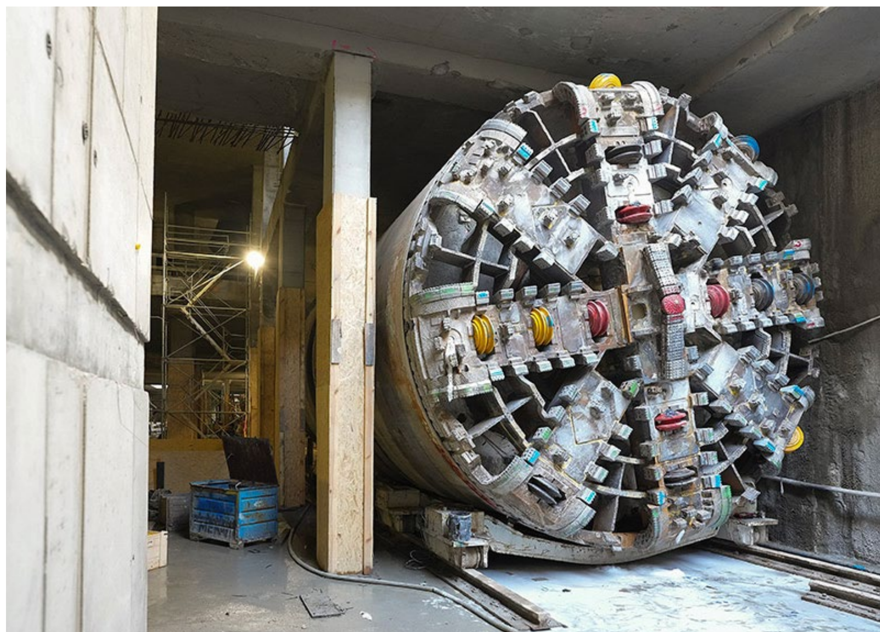
Baza dla pociągów metra

Ostatecznego kształtu nabrały hale i budynki, w których serwisowane będą pociągi. Przygotowane są dla nich już tory i kanały, do których będą schodzić pracownicy, by przeprowadzać przegląd składów. Przygotowywane są też stanowiska, gdzie pociągi będą myte i odkurzane. Na zewnątrz ułożonych jest coraz więcej torów, po których składy będą wjeżdżać i wyjeżdżać z nowej stacji techniczno-postojowej. Wyraźnie wyróżnia się też konstrukcja tunelu, prowadzącego bezpośrednio pod ziemię do linii M2. Nad całością zabudowań góruje budynek nastawni, skąd dyspozytorzy sterować będą ruchem pociągów i pojazdów pomocniczych na terenie STP.

Krystyna przebiła się w Dzień Kobiet

Prace regularnie prowadzone są również na przyszłych stacjach pasażerskich. Murowane są pomieszczenia użytkowe w częściach technicznych na stacji Chrzanów. Tam można zobaczyć też schody, którymi pasażerowie będą szli na antresolę przystanku, czyli poziom -1.

W ostatnich tygodniach pojawiły się informacje o chwilowych utrudnieniach w ruchu na ulicy Lazurowej, związanych z przejściem tarcz TBM pod jezdnią. Najpierw do stacji Lazurowa przebijała się tarcza Anna. A TBM Krystyna zrobiła to niedługo później – dotarła do stacji Lazurowa w Dzień Kobiet. Teraz przed obiema maszynami jeszcze około półkilometrowy odcinek do obecnie „krańcowej" stacji linii M2 – Bemowo. Gdy obie wykonają swoją pracę, powstanie połączenie pomiędzy działającym odcinkiem M2, a tym który jest w budowie.

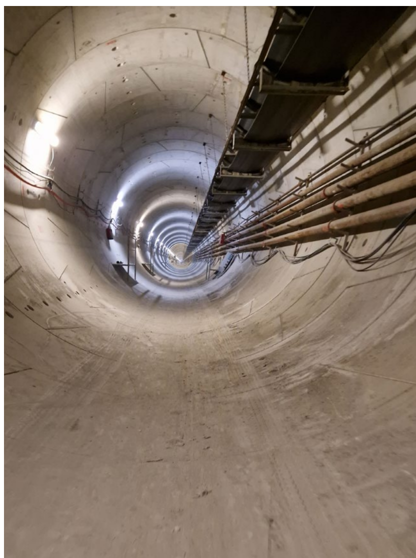


Fot. Metro Warszawskie

Bemowski odcinek linii M2

Na Bemowie powstaje ostatni fragment drugiej linii metra w Warszawie. Do użytku zostaną oddane trzy stacje: C3 Lazurowa w rejonie skrzyżowania ulic Górczewskiej i Lazurowej, C2 Chrzanów przy skrzyżowaniu ulic Rayskiego i Szeligowskiej i C1 Karolin wraz z torami odstawczymi w okolicach skrzyżowania ulic Połczyńskiej i Sochaczewskiej. Za stacją C1 powstaną podziemne tory dojazdowe do budowanej STP. Powstała infrastruktura zapewni możliwość kompleksowej obsługi taboru przeznaczonego do przewozu pasażerów na drugiej linii metra. Ponadto, w ramach przedsięwzięcia, wybudowane będą dwie wentylatornie.

Trzeci etap budowy odcinka zachodniego jest częścią projektu „Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap IV”, który jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027. Dla projektu o wartości 3 000 830 693,00 PLN przyznano dofinansowanie unijne w wysokości 1 125 000 000,00 PLN.



Fot. Metro Warszawskie

Jak zarządza się transportem publicznym w Warszawie – WZ Business Days

Studenci Politechniki Warszawskiej z kierunków Zarządzanie, Inżynieria Zarządzania oraz Zarządzanie Bezpieczeństwem Infrastruktury Krytycznej odwiedzili 6 marca siedzibę Zarządu Transportu Miejskiego w ramach WZ Business Days 2025.

W trakcie wizyty studenci dowiedzieli się od Michała Piwowarskiego, Starszego specjalisty ds. transportu publicznego z Działu Organizacji Przewozów, jak kształtowany jest układ komunikacyjny w Warszawie, czym będzie metropolia, na czym polega miejska polityka mobilności. Poznali wyniki badania Barometr Warszawski, dotyczące oceny transportu publicznego przez mieszkańców Warszawy, a także usłyszeli co nas czeka w przyszłości pod względem komunikacyjnym.

Kierownik Działu Organizacji Przewozów Paweł Mudant pokazał, w jaki sposób miejskie służby przygotowują się do obsługi wielkich wydarzeń, takich jak np. Marsz Niepodległości od momentu planowania, przez organizację aż po nadzór nad przebiegiem wydarzenia.

Dyrektor Pionu Inwestycji Maciej Wicik opowiedział studentom o planowaniu i realizacji inwestycji takich jak rozbudowa metra, budowa kolejnych jego linii czy parkingów Park and Ride. Gości najbardziej interesował proces planowania inwestycji, dopasowywania ich do potoków pasażerskich oraz na ile lat przewidziane są urządzenia konstrukcyjne np. w metrze. Padały także pytania dotyczące schronów na peronach metra czy planowania inwestycji pod kątem utrudnień dla pojazdów indywidualnych.

Wizyta zakończyła się w centrum dowodzenia, czyli centrali ruchu, gdzie pokazano w praktyce jak wygląda codzienna praca osób czuwających nad bezpieczeństwem i realizacją przewozów. Wizyta odbyła się w ramach współpracy z Politechniką Warszawską. Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego jest członkiem Rady Konsultacyjnej Nauka-Gospodarka, działającej przy Wydziale Transportu PW.



W 366 dni dookoła Warszawy z Warszawskim Transportem Publicznym

Czasami lepiej widać z dystansu, dlatego przygotowaliśmy Raport podsumowujący nasze działania w 2024 roku. A działo się dużo i jest się czym pochwalić…

Raport 2024 to kompendium wiedzy o Warszawskim Transporcie Publicznym w zeszłym roku. Z transportu publicznego w metropolii warszawskiej skorzystało ponad 956 mln pasażerów – więcej o ok. pół miliona osób niż rok wcześniej. Łącznie nasi przewoźnicy „wykręcili" prawie 278 mln wozokilometrów. Pasażerowie w zeszłym roku kupili aż 115 126 702 bilety. Słowem: działo się.

Działo się dużo, w różnych częściach Warszawy, na ulicach i pod ziemią. Rozwijała się „szyna naziemna". W 2024 roku uruchomione zostały się nowe trasy tramwajowe do Wilanowa – 6,5 km trasy wzdłuż ulic Belwederskiej, Jana III Sobieskiego i al. Rzeczypospolitej – i na Woli, a to tylko część całego planu tramwajowego dla stolicy.

W 2024 roku cały czas na bemowskim odcinku budowało się metro. Widać już konstrukcje ostatnich stacji oraz budynki Stacji Techniczno -Postojowej Mory. Wiemy, że na drugiej linii się nie skończy, bo rozpoczęły się prace przygotowawcze związane z budową trzeciej i czwartej nitki.

Pod Placem Powstańców Warszawy, pod czujnym okiem Napoleona, powstawał parking podziemny. Będzie tam mogło jednocześnie parkować 420 samochodów; otwarcie już wkrótce.

Nowoczesny tabor i nowoczesne, zazieleniane trasy to tylko część zmieniającego się nieustannie WTP. Za rozwojem technologicznym, dla wygody pasażerów, wprowadzimy też nowy system biletowy. W 2024 roku toczyły się już nad nim prace.

Były duże inwestycje, zmieniające obraz i charakter stolicy, ale też drobniejsze prace, dzięki którym możemy powiedzieć, że WTP jest na najwyższym poziomie. W 2024 roku na remonty przystanków, pętli i pomieszczeń ekspedycji wydaliśmy ponad 11,6 mln złotych, 81 dachów wiat przystankowych pokryło się zielenią.

To tylko kilka przykładów z naszej działalności, a kto jest ciekawy, tego zapraszamy do przeczytania Raportu 2024. Dowie się jeszcze więcej i będzie mógł sobie wyobrazić, jak to wszystko działa na co dzień, bo komunikacja tkwi w szczegółach.



Fot. UM Warszawa

Czas posprzątać po zimie

Wystartowało wielkie sprzątanie miasta. Służby oczyszczania rozpoczęły pozimowe porządki. Sprzyja temu pogoda, a zwłaszcza całodobowo utrzymujące się dodatnie temperatury.

Chociaż umowny sezon zimowy i czas stałej dyspozycji pługów i posypywarek kończy się w stolicy dopiero w połowie kwietnia, to Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) reaguje elastycznie na warunki pogodowe. Dostosowując się do aury rozpoczął już pozimowe sprzątanie stolicy i zachęca do takich prac również pozostałych zarządców terenów.

– Czysta przestrzeń miejska najczęściej kojarzy się z zachowaniem estetycznego i reprezentacyjnego wizerunku stolicy. To oczywiście ważny aspekt, ale dla nas gruntowne posprzątanie tego, co pozostało po zimie, a następnie regularnie powtarzane prace aż do późnej jesieni to przede wszystkim kwestia bezpieczeństwa użytkowników ruchu, a także komfortu codziennego życia mieszkańców stolicy. W tym także ich zdrowia – czyste ulice i torowiska to mniej unoszących się pyłów, a co za tym idzie, lepsza jakość powietrza. – mówi Robert Szymański, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta.

Wielkie porządki

Stabilne dodatnie temperatury przez całą dobę sprawiają, że porządki po zimie startują w pełnym zakresie. Firmy, które pracują na zlecenie ZOM, do końca marca mają czas na zamiecenie i umycie z piasku i innych zanieczyszczeń 1500 km dróg – tych, po których kursują pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego. Prace wykonywane są nocami, aby nie zakłócać ruchu, a żeby osiągnąć wyznaczony przez ZOM standard doczyszczenia



Fot. ZOM Warszawa



Fot. ZOM Warszawa

nawierzchni, na każdej ulicy zamiatarki i zmywarki pojawią się kilka razy. Nocne sprzątanie na mokro odbywa się również na torowiskach tramwajowych.

Zamiatanie i mycie

Generalne porządki obejmują także chodniki, w tym również te na 4,5 tys. przystanków. Z tych terenów ponadto będą zabierane skrzynie, w których przechowywano piasek do zapobiegania śliskości. Pogoda umożliwia wreszcie również używanie wody, co oznacza, że mogło rozpocząć się kompleksowe mycie 1,4 tys. wiat i pozostałej przystankowej infrastruktury. Trwa również czyszczenie 15 przejść podziemnych, w tym także tych w wieżycach mostu Józefa Poniatowskiego.

Od wiosny na chodnikach w reprezentacyjnych miejscach pracuje szorowarka, czyli nieduży pojazd, który sprząta nawierzchnie na mokro. Myje chodniki Krakowskiego Przedmieścia, a w kolejnych tygodniach także na Nowym Świecie, Świętokrzyskiej i pl. Pięciu Rogów.

Po zakończeniu pozimowego doczyszczania miasta służby miejskie płynnie przejdą w regularne, prowadzone zgodnie z ustalonymi harmonogramami prace porządkowe.

Zimowy alert trwa

Jednocześnie dla służb oczyszczania aż do połowy kwietnia trwa sezon zimowy. To oznacza, że Zarząd Oczyszczania Miasta całodobowo monitoruje prognozy pogody i dane meteorologiczne oraz stan nawierzchni ulic i chodników. W gotowości do pracy utrzymywane są posypywarki i pługi, a także ekipy, które odśnieżają chodniki.

Jak przewozić rowery w WTP?

Sezon rowerowy zaczął się już na dobre. Warto pamiętać o tym, że co do zasady nasze jednoślady służą do jeżdżenia na nich i w komunikacji miejskiej powinny się pojawiać tylko w wyjątkowych sytuacjach.

Warszawski Transport Publiczny jest przyjazny rowerzystom – przewożenie roweru jest bezpłatne, ale oczywiście właściciel powinien pamiętać o posiadaniu ważnego biletu na przejazd. Nie znaczy to jednak, że z rowerem można wejść do autobusu zawsze i w każdych okolicznościach.

Tylko w wydzielonym miejscu

Autobusy, tramwaje, czy pociągi są przeznaczone do przewozu pasażerów, więc właściciele rowerów nie mogą utrudniać podróży innym osobom. Za bezpieczny przewóz roweru odpowiada jego użytkownik, dlatego trzeba się stosować do kilku zasad, które są zapisane w Przepisach porządkowych.



Rowery wolno przewozić tylko w wyznaczonych do tego miejscach - wydzielonych co do zasady dla osób poruszających się na wózkach lub wózków dziecięcych. Takie miejsca są w autobusach i tramwajach. Należy jednak pamiętać, że rowerzysta jest w tej strefie gościem - musi zwolnić miejsce, jeśli pojawi się pasażer poruszający się na wózku, albo osoba z wózkiem dziecięcym. W nowszych autobusach, tych dostarczanych do Warszawy od 2017 roku są już dwa tego typu miejsca, więc rowerzystom jest trochę łatwiej. Poza tym, rower dobrze jest przypiąć paskami, w które wyposażone są warszawskie autobusy. W pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej dla rowerów są wyznaczone, specjalne miejsca – wieszaki a w najnowszych składach uchwyty – stojaki.

W pociągach metra typu 81, Metropolis i Inspiro miejsca do przewozu wózków inwalidzkich, dziecięcych i rowerów są w pierwszym i ostatnim wagonie pojazdu, w obszarze pierwszych drzwi, za kabiną maszynisty. Znajdują się tam naklejki informacyjne o możliwości ich transportu. W najnowszych skodach Varsovia wydzielone miejsca do transportu wózków inwalidzkich, wózków dziecięcych oraz rowerów są w każdym wagonie przy jednej ze ścian bocznych. Są one oznaczone odpowiednimi naklejkami.

Rower to nie pasażer

Z możliwości przewożenia roweru w komunikacji miejskiej powinno się korzystać w szczególnych przypadkach. Kiedy? Ot, choćby wtedy gdy mamy do czynienia z nagłym załamaniem pogody, kiedy gorzej się poczujemy lub przydarzy nam się awaria i jechać rowerem już się nie da, a do domu czy do serwisu jeszcze daleko. Najlepiej, jeśli będziemy z tego przywileju korzystać poza godzinami szczytu komunikacyjnego, czyli wtedy kiedy w pojazdach jest znacznie mniej pasażerów. Kiedy pojazd jest zatłoczony, bardzo łatwo o sprowokowanie nieprzyjemnej sytuacji. W takich warunkach bardzo łatwo kogoś pobrudzić, potrącić kierownicą, a w przypadku gwałtownego hamowania, o które nietrudno w gęstym warszawskim ruchu, również i zranić.

Warto również pamiętać, że w trosce o zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim pasażerom (również rowerzystom), obsługa pojazdu (motorniczy, kierowca), nadzór ruchu czy kontrolerzy biletów mogą wydawać stosowne wskazówki, którym pasażerowie powinni się podporządkować i na ich żądanie opuścić pojazd. Dotyczy to oczywiście także osób przewożących rower.



100 LAT ZAJEZDNI PRAGA






3257
3007


CAR LIFT




UWAGA!
RZ 038




ANNOPOL
GOCŁAWEK
ZAJEZDNIA PRAGA







NIE TRAĆ CZASU

TE SPRAWY MOŻESZ ZAŁATWIĆ ONLINE



	 portal mojaWARSZAWA mojawarszawa19115.pl	 e-POP e-pop.wtp.waw.pl	mobiWAWA	 sklep ZDM abonamentzdomu.zdm.waw.pl
• KARTA UCZNIA				
• KARTA MIEJSKA				
• SPRAWY WINDYKACYJNE				
• ZAKUP BILETU DŁUGOOKRESOWEGO				
• KARTA WARSZAWIAKA/WARSZAWIANKI				
• ABONAMENT MIESZKAŃCA SPPN				



Warszawski
Transport
Publiczny

Remonty torowisk w 2025 roku

Regularne konserwacje i remonty torowisk tramwajowych są niezwykle ważne. To kwestia bezpieczeństwa pasażerów i kierowców, ale także zwiększenia komfortu podróży, przedłużenia żywotności infrastruktury i poprawienia organizacji transportu. Lepiej dbać na bieżąco, niż reperować niespodziewane awarie. W 2025 roku Tramwaje Warszawskie zaplanowały szereg napraw. Warto wiedzieć gdzie, kiedy i jak długo potrwają prace.

Prace remontowe przez cały sezon

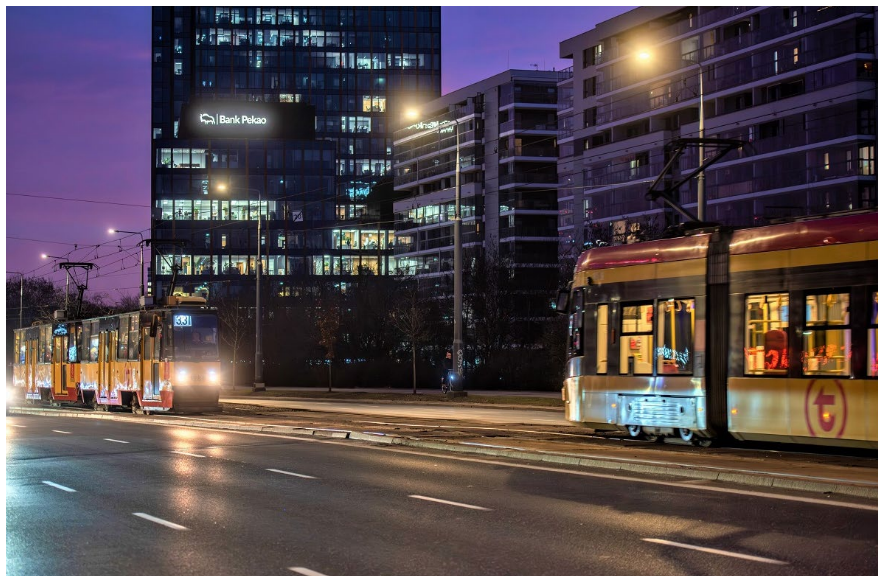
Tegoroczny plan remontowy Tramwajów Warszawskich obejmuje 34 zadania o łącznej długości 9699 metrów toru pojedynczego. Dlatego konieczne jest wykorzystanie całego sezonu budowlanego – od marca do października. Pracami objęte będą odcinki sieci w najgorszym stanie, a efekty tegorocznych robót, w postaci poprawy komfortu podróżowania, będą odczuwalne dla setek tysięcy pasażerów.

możliwe przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych robót tylko w okresie letnim. Przykładowo już w maju rozpoczną się prace na pl. Bankowym, a w czerwcu na ulicy Z. Słomińskiego.

Dzięki zrealizowanym wcześniej pracom na wiadukcie w ciągu al. Jana Pawła II możliwa będzie obsługa komunikacyjna innych tras w czasie kolejnych tegorocznych remontów i inwestycji – zarówno jeżeli chodzi o wyjazdy z zajezdni, objazdy linii tramwajowych, jak i możliwość zapewnienia autobusowej komunikacji zastępczej.

Remont torowiska na wiadukcie przy al. Jana Pawła II nad linią kolejową

Roboty w okolicach Centrum Handlowego Arkadia rozpoczęły się 22 marca i spowodowały zmiany w organizacji ruchu oraz układzie linii tramwajowych. Po remoncie tramwaje kursujące między Śródmieściem i Wolą a Żoliborzem oraz Bielanami przyspieszą. To pierwszy z serii tegorocznych, dużych remontów warszawskich torowisk.



Fot. UM Warszawa

Planując remonty, tramwajarze wykorzystują wyłączenia i zamknięcia ruchu wynikające z realizacji inwestycji strategicznych (np. tramwaj na ulicy Rakowieckiej, tramwaj do Dworca Zachodniego), koordynują także swoje prace z innymi projektami miejskimi.

Większość prac koncentruje się w okresie letnim, gdy ruch na ulicach jest mniejszy, a z tramwajów korzysta o ok. 15-20 proc. mniej podróżnych. Nie jest jednak

Pracami objęty jest odcinek torowiska na wiadukcie przy centrum handlowym – między przystankami Rondo Radosława i Plac Grunwaldzki. W sumie to 1330 metrów toru pojedynczego. To jeden z najbardziej obciążonych odcinków warszawskiej sieci tramwajowej: w szczycie, w ciągu godziny, przejeżdża nim 60 tramwajów w jednym kierunku. Ostatni remont torowisko przechodziło ponad 20 lat temu – dokładnie w 2002 roku. W ostatnim czasie wprowadzone były tu

liczne ograniczenia prędkości (10-20 km/h na każdym z torów), co wpływa na komfort podróżowania i czas przejazdu.

Co zostanie zrobione?

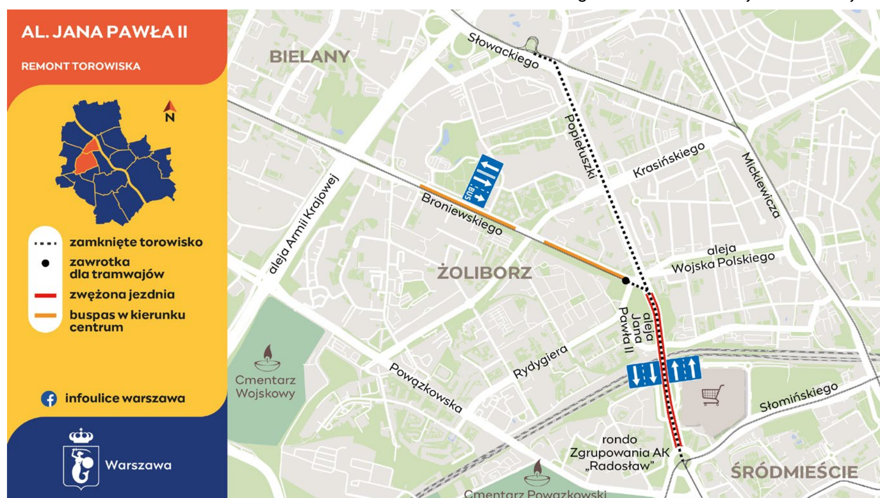
Wyłączenie w ruchu tramwajowym zaplanowane jest do 25 maja. Prace są wykonywane przede wszystkim własnymi siłami Tramwajów Warszawskich i tak ułożone, by przerwa w ruchu – z uwzględnieniem trwania procesów budowlanych i technologicznych – była jak najkrótsza.

Roboty zaczną się od demontażu torów wraz z prefabrykowanymi płytami podbudowy – aż do konstrukcji wiaduktu. Następnie wykonana zostanie hydroizolację obiektu i ułożone nowe płyty prefabrykowane. Kolejny etap to montaż szyn i urządzeń wyrównawczych (dylatacji) oraz zalanie elementów infrastruktury żywicami. Budowlańcy pracować będą również na przyczółkach wiaduktu – wymienione zostanie torowisko w konstrukcji podsypkowej.

kursowały na Bielany tylko zakończą trasę na ulicy Skierniewickiej przy Wolskiej (przystanek Metro Płocka 57) – z Okopowej pojadą w al. Solidarności, Wolską i Skierniewicką; w przeciwnym kierunku, do Wiatracznej, rozpoczną trasę na Wolskiej, na przystanku Zajezdnia Wola.

Tramwaje linii 27 zostaną skierowane na Dworzec Wschodni; dzięki czemu zastąpią na pewnym odcinku trasy linię 28. I tak, na Pragę pojadą od Ronda Zgrupowania AK „Radosław" przez ulicę Z. Słomińskiego, Most Gdański, S. Starzyńskiego, Jagiellońską, Ratuszową do Targowej i Kijowskiej. Na prawy brzeg Wisły będą kursowały także tramwaje linii 33, podobną trasą jaka będzie obowiązywała dla 27; przy czym 33 ulicą Jagiellońską dojadą do pętli Ratuszowa ZOO i to będzie koniec ich trasy. Trasa tramwajów linii 24 zostanie wydłużona na Bielany, do pętli Piaski.

Dwie dodatkowe linie tramwajowe zabiorą pasażerów z Bemowa i Bielan do ulicy W. Broniewskiego i Placu Grunwaldzkiego. Tam zamontowany zostanie rozjazd



Jakie zmiany w WTP?

Od soboty, 22 marca wstrzymany będzie ruch tramwajowy między Rondem Zgrupowania AK „Radosław" a ulicą J. Słowackiego oraz W. Broniewskiego. Nie będą kursowały tramwaje linii 28, a 16, 17, 22, 27 i 33 oraz 24 zmienią swoje trasy w obydwu kierunkach. Uruchomione zostaną autobusowe linie zastępcze Z17 i Z33 oraz trzy tramwajowe linie uzupełniające 71, 73 i 78.

Wszystkie tramwaje linii 16 będą dojeżdżały do pętli Metro Marymont – z ulicy gen. W. Andersa nie skręcą w Stawki, tylko pojadą prosto do A. Mickiewicza i dalej. J. Słowackiego. „Siedemnastka" zachowa relację PKP Służewiec – Winnica, natomiast tramwaje pojadą z al. Jana Pawła II w ulicę Stawki, dalej gen. W. Andersa, A. Mickiewicza, J. Słowackiego do Marymonckiej i swojej stałej trasy. Tramwaje linii 22 nie będą

nakładkowy i tramwaje będą mogły zmienić kierunek jazdy. I tak, trasa linii zastępczej 78 poprowadzi z Osiedla Górczewska ulicami Powstańców Śląskich, al. W. Reymonta do W. Broniewskiego i Placu Grunwaldzkiego (w sobotę 22 marca tramwaje linii 78 będą miały trasę prowadzącą do Metra Młociny ulicami Wólczyńską i T. Nocznickiego). Od niedzieli na trasę wyjadą tramwaje linii 73 z Metra Młociny ulicami T. Nocznickiego, Wólczyńską do W. Broniewskiego i Placu Grunwaldzkiego. Sieć połączeń szynowych uzupełni linia 71 o trasie: PKP Służewiec – Marynarska – Wołoska – al. Niepodległości – al. Jana Pawła II – Z. Słomińskiego – S. Starzyńskiego – Jagiellońska – Ratuszowa-ZOO.

Do Ronda Zgrupowania AK „Radosław" i zatrzymujących się tam tramwajów i autobusów dowiozą pasażerów autobusy dwóch linii zastępczych – Z17, które będą jeździły od ulicy J. Słowackiego

do Stawki (Metro Marymont – ks. J. Popiełuszki – al. Jana Pawła II) oraz Z33 od Włościańskiej do Ronda Zgrupowania AK „Radosław" (Włościańska – W. Broniewskiego – al. Jana Pawła II); w sobotę 22 marca autobusy linii Z33 będą zaczynały kursy na pętli Chomiczówka. Na ulicy W. Broniewskiego, w kierunku Placu Grunwaldzkiego, wytyczony zostanie buspas (odcinek Elbląska – pl. Grunwaldzki) – autobusy Z33 w godzinach szczytu będą nim jeździły co ok. 4-6 minut.



Zmiany dla kierowców

W czasie prac wprowadzone zostaną także ułatwienia dla zastępczej komunikacji autobusowej. Na ulicy W. Broniewskiego – na odcinku od przejazdu za Elbląską do K. Matysiakówny –zaplanowano tymczasowy buspas dla autobusów jadących w kierunku centrum. Jego wprowadzenie wiąże się z czasowym usunięciem wysepek i azyli na środku ulicy, a także kilkudziesięciu miejsc parkingowych między ulicą Z. Krasińskiego a K. Matysiakówny. Na skrzyżowaniach z ulicami Braci Załuskich i Z. Krasińskiego można skręcać tak jak dotychczas, ale na pierwszym z nich stanęła tymczasowa sygnalizacja świetlna. Prace przy zmianie organizacji ruchu rozpoczęły się 18 marca, a nowe rozwiązania zaczęły obowiązywać od 20 marca.

Zmiany w organizacji ruchu zostały też wprowadzone na wiadukcie al. Jana Pawła II. Na czas prac tramwajowych zajęte został przylegające pasy jezdni. Od Ronda Zgrupowania AK „Radosław" do Placu Grunwaldzkiego kierowcy mają do dyspozycji po dwa pasy ruchu w każdą ze stron. Zjeżdżający z wiaduktu „odzyskali" przed rondem trzeci pas, a na rondzie mogą pojechać we wszystkich kierunkach, tak jak zawsze. Przejezdny jest także trzeci, wydzielony pas do skrętu w ulicę Błońską. Podobnie na drugim końcu wiaduktu – tak jak obecnie są tam cztery pasy, w tym dwa do skrętu w ulicę W. Broniewskiego.

Przebudowa torowiska na ulicy Z. Słomińskiego

W styczniu tego roku Tramwaje Warszawskie ogłosiły postępowanie przetargowe na przebudowę odcinka trasy tramwajowej na ulicy Z. Słomińskiego. Część torowiska zostanie wyremontowana siłami własnymi. Tramwaje Warszawskie planują wymienić w sumie ponad 3 km torów. Efektem prac będzie poprawa stanu technicznego torowiska i infrastruktury towarzyszącej, co wpłynie na poprawę efektywności, bezpieczeństwa i komfortu podróżowania na ważnym fragmencie tramwajowej obwodnicy śródmiejskiej.

Ogłoszony przez Tramwaje Warszawskie przetarg obejmuje przebudowę odcinka torowiska na ulicy Z. Słomińskiego od Ronda Zgrupowania AK „Radosław" do gen. W. Andersa. W sumie to 1507 metrów toru pojedynczego. Wymieniona zostanie konstrukcja torowiska – na znacznej części zamiast podsypki (tłucznia) zastosowana będzie konstrukcja bezpodsypkowa, z zieloną zabudową. Rozstaw osi torów ulegnie zwiększeniu, a odwodnienie torowiska - zmodernizowaniu. Wymienione także będą słupy trakcyjne wraz z siecią i kablami trakcyjnymi.

Przystanki „Baseny Inflancka" zostaną zbudowane w nowej lokalizacji – po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Z. Słomińskiego i Pamiętajcie o Ogrodach. Do zmian w infrastrukturze tramwajowej dostosowany będzie układ drogowy (przekrój ulicy zostanie – co do zasady – zachowany). Przystanki Dworzec Gdański zostaną przebudowane i wydłużone do 68 m, tak aby mogły się na nich zatrzymać dwa składy na raz.

Ponadto Tramwaje Warszawskie planują przebudować dalszy odcinek trasy – od ulicy gen. W. Andersa do wjazdu na Most Gdański (w sumie 1591 metrów toru pojedynczego). Również tutaj na znacznej części pojawi się zielone torowisko. Wymieniona



zostanie częściowo konstrukcja torowiska. Usunięta będzie infrastruktura pozostała po zlikwidowanym przystanku tramwajowym „Bonifraterska" oraz zazieleniony teren po rozbiórce.

Prace będą wiązały się ze wstrzymaniem ruchu tramwajów na odcinku pomiędzy rondami Zgrupowania AK „Radosław" i S. Starzyńskiego. Utrudnienia potrwają ok. trzy miesiące i będą koncentrować się w okresie wakacyjnym.

Remont torowiska na ulicy Grójeckiej

Remontowane w tym roku będzie także torowisko między placem G. Narutowicza, a ulicą S. Banacha (bez przejazdu przez Wawelską). Jest to drugi, najbardziej obciążony odcinek sieci tramwajowej. W ciągu jednej godziny i w jednym kierunku przejeżdżają nim 52-53 tramwaje. Przy okazji wyremontowane zostaną także przejazdy w al. Krakowskiej na wysokości ulicy Bakalarskiej i 1 Sierpnia oraz torowisko na całej trasie do pętli P+R Al. Krakowska.

W związku z remontami wyłączony zostanie ruch tramwajowy na odcinku Plac G. Narutowicza – P+R Al. Krakowska w okresie sierpień - pierwsza połowa października (już wcześniej jednak, w czerwcu, wstrzymany zostanie ruch od przystanku Och-Teatr do pętli P+R Al. Krakowska w związku z budową trasy tramwajowej do Dworca. Zachodniego i realizacją nowego węzła rozjazdowego).

Przebudowa torowiska na ul. Marszałkowskiej

Tramwaje Warszawskie we współpracy z Zarządem Dróg Miejskich, zbudują nowoczesne torowisko w zielonej zabudowie, z dodatkowymi przejściami dla pieszych



i przejazdami. Zadanie jest częścią prezydenckiego projektu Nowego Centrum Warszawy. Wymienione zostanie całe torowisko wraz z podbudową na odcinku ok. 1 km. Zamówienie jest podzielone na dwie części. Pierwszy, podstawowy zakres obejmuje odcinek od ulicy Widok do południowej części skrzyżowania z Królewską (bez skrzyżowania ze Świętokrzyską, które było przebudowywane w czasie budowy centralnego odcinka II linii metra). W ramach opcji przewidziano przebudowę odcinka trasy tramwajowej w rejonie skrzyżowania ulicy Marszałkowskiej z Królewską, zespołu przystankowego Królewska, gazociągu w Królewskiej i dostosowanie układu drogowego na skrzyżowaniu.

Efektem prac będzie znaczna poprawa płynności ruchu tramwajów. Znikną występujące ograniczenia prędkości, a przejazd tramwajów będzie cichszy. Na odcinku od ulicy Królewskiej do Świętokrzyskiej przewidziano zielone torowisko z rozchodnikiem, natomiast na odcinku w kierunku Ronda R. Dmowskiego zastosowana zostanie zabudowa przejezdna. Wynika to z wniosku Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego „Meditrans" o zachowanie możliwości poruszania się karetek po tym odcinku torowiska.

Inwestycja Tramwajów Warszawskich, prowadzona w koordynacji z Zarządem Dróg Miejskich, stanowi kolejny krok w kierunku sukcesywnego przekształcania ulicy Marszałkowską w prawdziwie zieloną arterię. Wykonane zostaną pasy separacyjne wzdłuż torowiska z miejscem na nasadzenia zieleni wysokiej i niskiej. Następnie ZDM zazieleni te rezerwy w ramach osobnego zadania. Przesunięte zostaną krawężniki w celu dostosowaniu ich do nowego układu drogowego. Równolegle z pracami torowymi, ZDM wykona swoją część zadania. Powstaną dwa nowe przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerowe – na wysokości ulic Złotej i H. Sienkiewicza. W tych samych punktach pojawią się też nowe rozwiązania dla kierowców. W rejonie ulicy Złotej wyznaczona zostanie zawrotka pozwalająca zmienić kierunek ruchu bez konieczności dojeżdżania do Ronda R. Dmowskiego. Z kolei przy ulicy H. Sienkiewicza powstanie zupełnie nowy lewoskręt zapewniający dojazd do kwartału w rejonie Złota-Zgoda.

Roboty, zaplanowane przede wszystkim na okres wakacyjny 2025 roku, będą wiązać się ze wstrzymaniem ruchu tramwajów pomiędzy przystankami Metro Ratusz Arsenał i Centrum przez ok. 4 miesiące. Na pozostałych odcinkach ulicy Marszałkowskiej i gen. W. Andersa, dzięki budowie tymczasowych rozjazdów nakładkowych, możliwe będzie kursowanie tramwajów dwukierunkowych.

Czas zamknięcia Tramwaje Warszawskie wykorzystają do przeprowadzenia również innych prac na przylegających odcinkach sieci. Kompleksowo, w ramach Warszawskiego Programu Torowego, wyremontowane zostanie torowisko z rozjazdami w węźle na Placu Bankowym. Spółka przeprowadzi też własnymi siłami remont torów między ulicą Królewską a Senatorską. Na wysokości Ogrodu Saskiego przygotowana zostanie zabudowa pod przyszłe przejście dla pieszych w kierunku placu Żelaznej Bramy – tak, by nie było potrzeby

wstrzymywania ruchu tramwajowego w przyszłości, gdy ZDM przystąpi do budowy nowego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ulicę Marszałkowską wzdłuż Osi Saskiej.

Remont torowiska w węźle na Placu A. Zawiszy

Modernizację przejdzie także torowisko na Placu A. Zawiszy. Remont potrwa ok. miesiąca i odbędzie się w okresie wakacyjnym. Ruch będzie wyłączany etapowo. Remont podzielony zostanie na trzy etapy: pl. A. Zawiszy – pl. G. Narutowicza; pl. A. Zawiszy – pl. S. Starynkiewicza i pl. A. Zawiszy – rondo Kercelak. Wjazdy na Plac A. Zawiszy od Ochoty w kierunku Centrum są mocno eksploatowane. W ciągu godziny przejeżdża nimi 45 tramwajów.

Remont przejazdu al. Niepodległości – al. Armii Ludowej

Na przełomie lipca i sierpnia w cieniu zamknięcia związanego z budową torowiska na ulicy Rakowieckiej przez 2-3 tygodnie zamknięte będą południowa i północna część przejazdu na skrzyżowaniu al. Niepodległości i al. Armii Ludowej (przy GUS) w kierunku do pętli Kielecka. Remont będzie podzielony na dwa etapy.

Pozostałe planowane remonty tramwajowe

- wymiana zwrotnic na wlocie zachodnim w węźle al. Niepodległości / Nowowiejska
- remont rozjazdu tramwajowego na wyjeździe z pętli Kielecka
- remont torów na ulicy Młynarskiej
- remont torów w węźle Skierniewicka / Wolska
- wymiana zwrotnic na pętli Metro Młociny – wjazd od strony ulicy T. Nocznickiego
- naprawa odcinków torowiska na Wołoskiej – przejazdy przez ulice J. Dąbrowskiego i J. Kulskiego
- naprawa odcinków torowiska na Wołoskiej – przejazdy przez ulice J. Dąbrowskiego i J. Kulskiego
- naprawa łuku na skrzyżowaniu ulic gen. W. Andersa i Stawki wymiana zwrotnicy na Placu Zbawiciela (od strony centrum)
- naprawa łuku na pętli Plac Narutowicza
- naprawa torowiska na łuku al. Solidarności – Targowa
- wymiana zwrotnic na pętli PKP Służewiec



Klaudia Iwaszek – kobieta za sterami pociągów Metra Warszawskiego

Pani Klaudia pracuje w warszawskim metrze od 2020 roku. Wcześniej przez kilka lat była opiekunką do dzieci, ale postanowiła zmienić pracę. Myślała o kosmetyce, ale los zdecydował inaczej. O naborze na stanowisko maszynisty dowiedziała się od kolegi z technikum. To był czysty przypadek. Postanowiła spróbować. Złożyła dokumenty, zrobiła wszystkie niezbędne badania, podpisała umowę i rozpoczęła kurs.

Najpierw rozpoczęło się szkolenie teoretyczne, następnie przeszkolenie SEP, którego ukończenie pozwala „wejść w torowisko" czyli pracować w tunelu. Kolejny etap to kurs praktyczny czyli nauka jazdy pociągiem metra. Po wyjeżdżonych godzinach pani Klaudia zdała egzamin i rozpoczęła pracę. Pierwsze tygodnie – mimo, że po przejściu kursu nic nie było zaskoczeniem - były stresujące.

Czy ta praca jest dla każdego? Czy trzeba mieć techniczną smykałkę? - Trzeba się o tym samemu przekonać, sprawdzić i zobaczyć, czy ten rodzaj zajęcia człowiekowi odpowiada. Nikt nie oczekuje od nowej osoby, która się szkoli, że przychodząc na kurs, będzie miała wiedzę i umiejętności. W innych miastach nie ma metra, więc trudno spodziewać się od kogoś doświadczenia i umiejętności na starcie – odpowiada pani Klaudia. Jakie trzeba mieć predyspozycje? Maszynista metra powinien być wyposażony w zmysł przestrzenny, umiejętność „łączenia kropek" i działania pod presją czasu. Musi być odporny psychicznie i mieć podzielną uwagę. - Prowadząc pociąg trzeba być cały czas skupionym. W kabinie jest się samemu, a za plecami są setki pasażerów, za których jest się odpowiedzialnym. Czasem trafi się usterka i trzeba szybko zareagować, podjąć właściwą decyzję, bo czasu jest niewiele, jeśli nie chce się zablokować linii. Płynny ruch i bezpieczeństwo podróżnych to podstawa i priorytet – wyjaśnia pani Klaudia. To nie jest zatem praca dla kogoś, kto szuka monotonnego, powtarzalnego zajęcia.







Maszynista metra nie wie co to nuda, bo każdego dnia dzieje się coś nieprzewidzianego. Trzeba być czujnym non stop. Czasem pasażerowie pukają do kabiny, dyspozytor o czymś informuje, system coś sygnalizuje. Do tego ciemność, która otacza człowieka przez większa część pracy. Plus praca zmianowa. Jednym to bardzo odpowiada, a innym nie.

Pani Klaudia podkreśla, że mocną stroną tej pracy są świetni, pomocni ludzie, z którymi tworzy się fajne relacje, na których wsparcie można zawsze liczyć. Właśnie w pracy poznała przyjaciółkę, też maszynistkę, Sylwię, z którą nadają na tych samych falach. Jest jak jej siostra. Mają świetny kontakt od samego początku. Była na jej ślubie i weselu.

Jak spędza wolny czas? Najchętniej z mężem i przyjaciółmi. Udaje jej się łączyć pracę na drugą zmianę z życiem osobistym. Pani Klaudia bardzo lubi swoją pracę i swoje życie.

UWAGA NA OSZUSTÓW!



W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP



Jadziem na Pragie zobaczyć remizę

Minęło właśnie sto lat od otwarcia zajezdni tramwajowej przy ulicy Kawęczyńskiej. Dziś to najstarszy tego typu obiekt w stolicy, świadek historii i świadectwo, jak dynamicznie rozwijała się w tamtych latach w Warszawie komunikacja miejska.

Na początku XX wieku Warszawa mocno się rozbudowywała, a co za tym idzie, zmieniała się także i komunikacja miejska. Nie wystarczały już tramwaje konne, zbyt wolne na potrzeby naszego miasta i w 1908 roku rozpoczęła się era tramwajów elektrycznych. Przybywało chętnych do korzystania z transportu publicznego, powstawały kolejne kilometry tras, kupowano nowe wagony.

Potem ten rozwój tylko przyspieszył, zwłaszcza że w 1916 roku decyzją niemieckiego gubernatora Warszawa znacznie się powiększyła. „Kurier Warszawski" omawiając sytuację komunikacji miejskiej w 1922 roku podał, że przewieziono 147 368 794 pasażerów i dla porównania przytoczył dane za rok 1913, gdzie tych pasażerów doliczono się 67 856 338.

Skok, jaki wykonały warszawskie tramwaje (a potem też autobusy) był ogromny. Trzeba więc było budować nową infrastrukturę, choćby zajezdnie. A warto dodać, że władze Warszawy nową remizę chciały budować jeszcze przed I wojną światową: *Przy ul. Kawęczyńskiej na Pradze zarząd miasta nabył dwa place pod budowę remizy tramwajowej. Budowa remizy rozpoczęta będzie w r. b.; natomiast niewiadomo (pisownia oryginalna – przyp. aut.) jeszcze, kiedy rozpocznie się układanie toru tramwajowego na ul. Radzymińskiej – pisał „Kurier Warszawski" Nr 258/1913.*

Dla nowych wagonów

Dziesięć lat później historia jeszcze przyspieszyła. Wydłużyły się linie tramwajowe, zwiększyła się i to znacząco liczba taboru. Przedsiębiorstwo miało 333 wagony osobowe, do tego 42 towarowe i 58 autobusów. Wszystkie te pojazdy musiały gdzieś garażować i być naprawiane, bo stanie pod gołym niebem przy warszawskiej pogodzie oznaczałoby o wiele szybsze zużywanie się sprzętu.

Na dalszy prawidłowy rozwój sieci komunikacyjnej potrzeba wielomiljardowych kredytów, których miasto dotychczas uzyskać nie może, to zaś, co dotychczas zrobiono w zakresie inwestycyjnym, "jest drobiazgiem w porównaniu do potrzeb. W r. 1922 uzyskano z kasy miejskiej zaledwie 716 milj. mk., gdy tymczasem roboty inwestycyjne przekroczyły w dwójnasób tę sumę („Kurier Warszawski" Nr 41/1923).



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/4016 (sygn. daw. 1-P-2774) Remiza (zajezdnia) tramwajowa "Praga" przy ul. Kawęczyńskiej. Widoczne stanowiska oraz dwa tramwaje z reklamami - z lewej tramwaj typ A.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/6/2774 (sygn. daw. 1-P-2774) Zajezdnia na ul. Kawęczyńskiej podczas strajku.



fot. ZTM, Zajezdnia Praga 100 lat później.

Warto zwrócić uwagę na liczby, jakie padają w tekście „Kuriera Warszawskiego". W tamtym czasie w Polsce szalała hiperinflacja, a w prasie pojawiały się karykatury przedstawiające pracowników, których nie było stać na dorożkę, a jednocześnie nie byli w stanie udźwignąć wszystkich banknotów. Polska była wtedy pogrążona w kryzysie gospodarczym, a Władysław Grabski dopiero miał zostać premierem i przeprowadzić reformę finansową, zastępując marki polskie złotówkami:

Komisja finansowa rady miejskiej uchwaliła przedstawić radnie wniosek, upoważniający magistrat do podwyższenia taryfy tramwajowej w granicach wskaźnika drożyźnianego, ustalanego od chwili ostatniego podwyższenia taryfy tramwajowej, które nastąpiło w kwietniu roku bieżącego („Kurier Warszawski" Nr 184/1923).

Mimo tak trudnej sytuacji gospodarczej Warszawa nie chciała jednak rezygnować z planów rozwoju sieci transportowej. W tym samym tekście można przeczytać o tym, że tramwaje miały wjechać na Bródno i Pelcowiznę, a opóźnienia wynikały jedynie z opieszałości kolejarzy:

Zarząd tramwajów nosił się od dawna z zamiarem wybudowania linji tramwajowej do Nowego Bródna i Pelcowizny, dwóch przedmieść, liczących kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców, korzystających dotychczas z komunikacji autobusowej. Roboty miały być dokonane już w r. b. Trudność polegała jednak na konieczności przeniesienia dwóch torów kolejowych, przecinających ulicę 11 listopada na położony w pobliżu wiadukt. Uzyskawszy obietnicę ministerjum kolei, zarząd tramwajów miejskich przystąpił do prac przygotowawczych. Tymczasem mija najlepszy okres czasu, roboty zaś związane z przeniesieniem wspomnianych torów nie są nawet rozpoczęte. O ile nie nastąpi to w czasie najkrótszym, zarząd tramwajów miejskich zmuszony będzie zrezygnować z przeprowadzenia w r. b. projektowanej linji. Sprawa wymaga tedy pilnego załatwienia ze strony władz kolejowych.

Równolegle trwały przygotowania do rozbudowy infrastruktury i potencjału przedsiębiorstwa. W 1923 roku rozbudowana została elektrownia tramwajów warszawskich, kupowano nowe wagony.

Powrócił z podróży do Belgji i Włoch naczelny dyrektor tramwajów miejskich, p. Alfons Kuhn, który udał się zagranicę w celu nabycia dla miejskiej sieci tramwajowej na warunkach kredytowych 30 wagonów doczepnych oraz szyn. W celu powiększenia taboru i wzmożenia ruchu, zarząd tramwajów miejskich już dawno nosił się z zamiarem nabycia wagonów doczepnych. Nabycie to związane jest z zamiarem rozszerzenia sieci i budowy nowych linji tramwajowych.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/6/2759 (sygn. daw. 1-P-2759-1) Wagon silnikowy typu D i wagon doczepny P12 - linii 25 (Praga-Kawęczyńska) zjeżdżający do zajezdni na Pradze.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/4026 (sygn. daw. 1-G-4026-2) Tramwaj linii "25" stojący obok Bazyliki Najświętszego Serca Jezusowego przy ul. Kawęczyńskiej. Widoczna reklama na dachu tramwaju "Ceres tłuszcz jadalny".

Konieczność kupna nowych wagonów wynika również z tej okoliczności, iż już teraz sieć tramwajowa rozszerzona jest więcej niż na to pozwalał posiadany dotychczas tabor („Kurier Warszawski" Nr 137/1923).

Dla nowego taboru trzeba było znaleźć miejsce. Nie mógł stać pod gołym niebem, poza tym trzeba było postawić nowe warsztaty. Tak właśnie narodziła się nasza bohaterka, czyli praska zajezdnia przy ulicy Kawęczyńskiej. Od decyzji o budowie do szczęśliwego zakończenia inwestycji wiodła jednak dość kręta droga.

Otwarcie w marcu

Zajezdnia znalazła się na parcelach należących do bankrutujących właścicieli cegielni w Pustelniku, Szwarcmacherów, Rabinowiczów i Konów. Już na początku sierpnia teren na budowę remizy na Pradze przy ul. Kawenczyńskiej oparkaniono („Kurier Warszawski" Nr 220/1923). Trudna sytuacja gospodarcza powodowała, że w kraju wybuchały strajki pracowników różnych branż. Jedną z nich była branża budowlana, gdzie protesty trwały około sześciu tygodni. Jeszcze pod koniec sierpnia 1923 roku „Kurier Warszawski" (Nr 235/1923) donosił o wiecu budowlańców, na który przyszło około tysiąca osób. Na szczęście protesty już wtedy wygasały, robotnicy wracali do pracy, a znaczna część protestujących opuściła zgromadzenie krzycząc „Precz z polityką bolszewicką".

Kilka dni później można było zacząć prace przy budowie zajezdni, o czym pisał „Kurier Warszawski" w wydaniu z 1 września. Od razu jednak dziennikarz zaznaczał, że z powodu opóźnień do końca roku uda się jedynie założyć fundamenty i wykonać inne prace przygotowawcze. Ostatecznie udało się założyć fundament oraz wybudować mur do wysokości 7 metrów, o czym można przeczytać w „Sprawozdaniu za rok 1923 Tramwajów Miejskich w Warszawie".

Prace trwały przez cały 1924 rok, ale ostatecznie 1 marca 1925 r. można było otworzyć zajezdnię zaprojektowaną na 220 wagonów. Początkowo stacjonowało ich tam 40, bo nie wszystkie budynki były jeszcze wykończone. Niemniej, od razu nowa remiza, jak wtedy mówiono, pomogła zreorganizować ruch tramwajowy.

Według informacji, uzyskanych w wydziale ruchu tramwajów u p. naczelnika Bełdowskiego, wskutek wykończenia budowy i uruchomienia praskiej remizy tramwajowej, tramwaje praskie numery 18, 7 i 12 wyjeżdżają obecnie na miasto wcześniej i później powracają do remiz. Różnica czasu w wyjeździe i powrocie wynosi około 25 minut — łącznie przedłużają czas kursowania tych wozów blisko o godzinę. Praskie tramwaje Nr. 22 i 5 pozostają narazie w kursach niezmienione („Kurier Warszawski" Nr 63/1925).

Z Syreną w herbie

Na bramami wjazdowymi do hali architekci ulokowali attykę zasłaniającą dach z kartuszem herbowym z warszawską Syreną. Pierwotnie zajezdnia była nieprzelotowa, bo od wschodniej strony znajdowały się jeszcze prywatne działki, które udało się wykupić kilka lat później i dopiero wtedy możliwe stało się wybudowanie wjazdów po wschodniej stronie. I tu także nad bramami znalazła się Syrena.

Prawdopodobnie remiza była nieprzelotowa. Hala zajezdni miała długość 158,3 m i szerokość 56 m oraz 15 torów. Strop podtrzymywały cztery rzędy słupów żelbetonowych. Kanały rewizyjne znajdowały się na 3/4 długości torów. Ogrzewanie stacji było parowo-powietrzne. Oświetlenie realizowano częściowo z sieci tramwajowej, a częściowo z sieci miejskiej. Pojemność stacji wynosiła 220 wagonów, z czego 212 stanowisk znajdowało się w hali" – „Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998".

Mniej więcej w tym samym czasie, w grudniu 1928 roku, od strony ulicy Kawęczyńskiej oddany został do użytku budynek, który dziś już do terenu zajezdni nie należy. Mieścił w sobie, oprócz pomieszczeń wydziału ruchu, także 18 lokali służbowych w górnych piętrach, bo warto pamiętać, że warszawskie tramwaje przed wojną były firmą bogatą, a pracownicy należeli do warszawskiej elity robotniczej. Pięknie odremontowany, jest dziś ozdobą ulicy Kawęczyńskiej.



fot. NAC, sygn. 3/39/0/-/1513-23. Praga (Warszawa) po wkroczeniu Armii Czerwonej i Wojska Polskiego - zajezdnia tramwajowa Praga

Czas się zatrzymał

W czasie drugiej wojny światowej zajezdnia podzieliła losy Warszawy. O ile wrzesień 1939 roku udało się przerwać bez strat, a potem nawet cały okres powstania, które po praskiej stronie trwało ledwie kilka dni, o tyle Niemcy „zrobili, co swoje" wycofując się za Wisłę we wrześniu 1944 roku. Wysadzili w powietrze halę wraz ze stojącymi w niej wozami tramwajowymi. Zawalił się dach, a stojące pod nim wagony zostały zmiażdżone. Przetrwał budynek mieszkalny i boczne skrzydła. Do dziś w są w nich detale-relikty dawnej zajezdni – schody, balustrady, mozaika na podłodze itd.

Teren odgruzowano już w 1945 roku i chociaż trudności były wielkie, a wojna dopiero co się skończyła, to 20 czerwca z terenu zajezdni ruszył pierwszy tramwaj. Potem zajezdnię (przemianowaną z „Praga" na „Kawęczyńska") odbudowywano etapami: w 1946 roku powstała pierwsza, tymczasowa hala, potem w 1949 roku kolejna – już nie tymczasowa, ale wciąż jeszcze nie docelowa – i mniejsza o 70 stanowisk niż ta przedwojenna. Budowę dokończono w następnym roku i zajezdnię uroczyście otwarto 29 lipca 1950 roku.

Halę odbudowano w już w innej konstrukcji, od strony zachodniej nie wróciła attyka z Syreną (na bramami po wschodniej stronie te detale architektoniczne ocalały). Jako pamiątka po tamtych czasach na terenie zajezdni stoi dzwon, wykonany z bomby lub pocisku artyleryjskiego. Kiedy się w niego uderzy młotkiem – wydaje czysty dźwięk. W czasie PRL była jeszcze jedna przebudowa, zwiększająca pojemność zajezdni o kolejne 30 wagonów. Mur zajezdni zagrał też w filmie Andrzeja Wajdy „Wielki Tydzień", gdzie udawał mur warszawskiego getta.

Teraz obiekty przy ulicy Kawęczyńskiej to żywi świadkowie dziejów Warszawy i stołecznej komunikacji. Zajezdnia działa do dziś; stacjonują tu tramwaje typu 105 N, 112N, 116N, Pesa Swing. Niemal sto lat po otwarciu praskiej „remizy" swoje podwoje otworzył obiekt na niedalekim Annopolu. Warszawska komunikacja cały czas pisze kolejne rozdziały swojej historii.

Źródła:

„Kurier Warszawski",

„Sprawozdanie za rok 1923 Tramwajów Miejskich w Warszawie",

„Warszawskie tramwaje elektryczne 1908-1998",

Jerzy Kasprzycki „Korzenie miasta, Warszawskie pożegnania, tom III Praga"

Jerzy S. Majewski „Warszawa nieodbudowana. Remiza, miejsce pracy dawnej elity", warszawa.wyborcza.pl.



Warszawa